# 千曲の友

交通系サークル　らるりんたす　Vol.02

# C97 によせて

千曲の友をご覧くださりありがとうございます。無事に二度目の参加を果たすことができて嬉しい限りです。会報誌ではメンバーそれぞれの記事を集めております。今回から紙面がフルカラーとなり、内容も前回より充実させました。当誌をお楽しみいただければ幸いです。

# もくじ


2.C97 によせて　（コアラ）
3. 名鉄変革の年（Tiger）
4. 撮り鉄のお仕事（長沢幸雄）
7. 競馬場への歩き方～札幌競馬場編～（福浦喜八）
8. 令和初の御召列車（いろはす）
10. サークル公式マスコットみたいなのを描いた話（toxoid）
11. 印刷にレーザープリンターはいかがですか？（たんたか）
12. バス乗車録 2019　まとめ（三島慶幸）
16. 写真庫を分析してみた（コアラ）
18. ごあんない　奥付

# 名鉄、変革の年

Tiger

「名鉄」という名前を耳にしたことがあるだろうか。正式名称は名古屋鉄道、路線総延長 444.2km を誇り、20 の路線を持つ鉄道会社である。ミステリアスな要素が詰まりに詰まっており、鉄道好きには見逃せない。少なくとも私は、好きな鉄道会社を問われたら「名鉄」と即答するだろう。関東在住の私が言うのも変だが、関東の人にあまり馴染みがないのが残念である。2019 年は名鉄にとって変革の年だった。今回はどんな変化があったのか書いていこうと思う。

## 1.久しぶりのダイヤ改正

名鉄では 2019 年 3 月 16 日にダイヤ改正が行われた。多くの鉄道会社が毎年のようにダイヤ改正を行う中、名鉄は 2011 年 12 月のダイヤ改正以降、名古屋本線系統でのこれといった改正は行われてこなかった。今回の改正も大規模とは言えないが、名鉄らしさをよく反映する謎運用も登場するなど、興味深い改正となった。主だったダイヤの変更点は、

① 土休日の朝夕ラッシュ時間帯に特急・快特を 8 両化
② 三河海線での最終電車時刻繰り下げ
③ 南桜井駅への急行停車に伴い西尾線から準急が消滅
④ 土休日朝方の快速急行の区間延長(1 本)、始発の栄生は特別停車
⑤ 西枇杷島駅での待避廃止

などである。他にも両数の微調整や接続の改良、種別変更駅の変更など改正点は多岐に渡る。また、⑤の改正に伴って西枇杷島駅では待避線を廃止してホームを拡張する工事が始まっており、完成すれば電車が来る直前までホームに入れないという状況が改善する。

(右上の QR コードを読み込んでいただくと、改正点についての私のブログ記事が開きます)

## 2.新型車両の導入

名鉄は毎年のように車両を新造し、古い車両の置き換えを行っていたが、ついに今年は新型車両「9500 系」がデビューした。てっきり 3300 系の新造を続けるものだと思っていたため、設備投資計画が発表された時は驚いた。しかも試運転を済ませ、12 月には 4 編成とも営業運転を開始した。ものすごいスピード感である。ただ、新しい車両がやってきたということは古い車両とのお別れを覚悟しなくてはいけないということも忘れてはいけない。

9500 系（外観）

名鉄の進化はとどまるところを知らない。間もなく終わってしまう 2019 年を振り返りつつ、2020 年も名鉄の動向に注目していきたい。

# 撮り鉄のお仕事

長沢幸雄

僕は根っからの乗り鉄で、鉄道を撮るため山奥へ分け入るなんて正気の沙汰じゃないと思っている方なのだが、ひょんなことから友人の只見線・磐越西線撮り鉄旅行に付き合わされることとなってしまった。

朝7時、宿泊先のネカフェを出て最初の撮影地に向かう。もっと早いのかと思っていたが、山奥ゆえ日が当たるようになるのはこんな頃らしい。クルマもまばらな国道をかっ飛ばし、道の駅へ。最初のスポットへはここから遊歩道が出ている。撮影の方なのか道の駅の駐車場は満杯だった。

下り列車を撮影したところで友人から別のスポットに行ってみないかと言われた。聞くにそこは川べりのスポットで、彼もまだ行ったことのないところらしい。いちおう昨夜の下調べで写真を見せてもらったが、なかなかよいところに見えた。

だが、次の上り列車は10分少々でやってきてしまう。走って車に戻り、アクセスルートをひた走った。

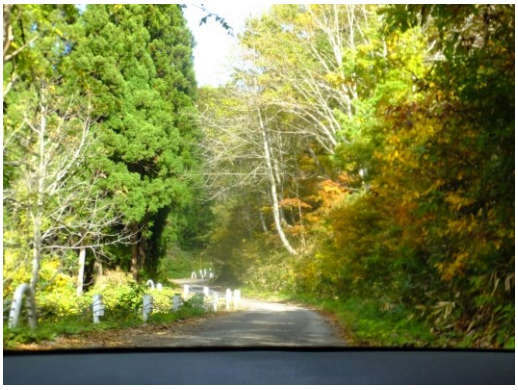
道の舗装が消えそうなあたりに2台クルマがいたので我々もそこに停める。地図を見るにここからスポットまでは徒歩10分くらいかかるのだが間に合うだろうか…。

とりあえず最低限の装備だけ持ってダート道を駆けていく。下り坂なのでぐんぐんスピードが上がる。勢い余って途中1人追い抜いてしまった。彼も我々に続いて走り出す。なんとなく道がなくなったあたりで下へ降りていく階段を見つけた。無我夢中で駆け降りる。分電盤みたいな機械のところで折り返してなおも下り、あっという間に川辺に着いた。

だが、何かが違う。どうも写真と同じアングルが見つからない。あれこれ探しているうちに列車が来てしまった。僕は一応いくらか撮れたが、肝心の彼は岩場を渡り歩いていて一枚とて撮れなかった。

列車が過ぎたあとで落ち着いて辺りを探し回ってみると、例の分電盤の裏手にも階段があり、降りていくと川辺に中年男性がひとり腰掛けていた。求めていた撮影地はここだった。川面は少し波立ってしまって完全な水鏡とはなっていないが、それでもかなりの迫力がある。ここで撮りたかった。

いちおう1時間半後には次の列車がある。だが、彼はそれをほかの撮影地で撮りたいらしい。なにせ今は紅葉の時期だというのにこのあたりはさして色づいていない。もっと上流の鮮やかな紅葉のなかキハ40の雄姿を収めたいとのことだ。仕方ない、別の機会にしよう。そうやって僕たちはその場を後にした。



1 時間半後の列車を無事に撮り終えた僕たちは山道を走っていた。磐越西線の臨時列車を撮りに行くためだ。ちなみにこんななりではあるけれどここは国道だ。酷道と名 高い国道 400 号線。ショートカットになるし酷道という存 在を体験してみたかったのもあってこのルートを採用した。

途中不自然な丁字路を過ぎたりポツンと立ったコンクリート橋脚を見かけたりしたあたりバイパス計画はあるのだろうが全く進んでいる気配はない。すれ違いの出来なさそうな道がくねくねと続いていく。酷いところなど G で吹っ飛ばされそうになった。谷を突き詰め山肌をぐるりとなぞって高度を稼ぐと比較的あっけなく峠を越えた。下りは少し先の集落から道幅が広くなったこともあり快走。あっという間に国道 49 号線に入れた。

野沢で軽く腹ごしらえをし、こんどは国道 459 号線に入っていく。こちらも「地獄」のゴロで知られる酷道だ。崖が見上げられないほど高くまで続いている。だが先ほど 400 号を制覇してきた我々にとっては何の問題もない。淡々と進んだ。

新潟県内に入った途端、道端にクルマが溢れかえった。このあたりからすこし入ったところに「渡らずの鉄橋」という撮影地があるのだという。我々も適当なところに停めて向かったが、ほとんど足場は残されていなかった。臨時列車が現れ、一斉にシャッターが切られる。これだけでも非撮り鉄の僕には圧巻だったが、直後もっと驚かされることとなった。列車が過ぎ去るやいなや皆が一斉に次なる撮影地へ走り出したのだ。49 号にもどると他の撮影地からのクルマが次々と合流してきて、その車列は先端が見えないほどまで伸びていった。

次の撮影地へのレースに滅入ってしまったというわけでもないが、僕たちは途中で車列から離れ定期列車を撮りに行くことにした。やはりみな臨時列車を追いかけているのか行ってみても他にはもう一組いるのみ。これぞ、という長閑な空気が流れる。斜面に腰かけ束の間の(?)休息をとった。しばらくしてやってきたのは新潟などにいる青と赤の縞の入ったキハ 40。いつまでこの光景が見られるだろうかなんて思いつつぼーっと眺めていた。

列車が走り去ると僕たちは一目散にもと来た道を戻った。1 時間後には只見線の列車があるのだ。先ほど怯えながら通った国道 400 号も臆することなく快走。なんとか列車到着前に戻ってくることができた。ちなみに撮影地は最初の鉄橋の反対側だ。先ほどのリベンジも考えたのだがやはり逆光になってしまうのはダメらしい。

道の駅の上のところでも思ったけれど、肉眼で見ると鉄橋は豆つぶのように小さい。光学 20 倍のデジタルカメラでは全く歯が立たなかった。

撮影が終わったら最初にクルマを停めた道の駅に戻りおやつとする。ほとんど満車なことからも容易に想像はつくが、建物内はかなり混雑していた。それどころか僕たちが休んでいる間もこんどの列車をめがけて次々と観光バスがやってくる。鉄道撮影はこの町の重要な観光資源になっているようだ。

最後に先ほどの臨時列車の返しが撮りたいと磐越西線に戻ることに。調べたところ山都駅近くのスポットがよさそうなので急行した(今回は 400 号経由ではない)。パッと調べた場所ゆえどれくらいの撮影者がいるものかと思っていたが、行ってみるとお目当てのあぜ道は撮影者で埋まっていた。僕はおろか友人の居場所すらない。友人はなんとかスペースを作ってもらっていたけれど、僕はさすがに気が引けて踏切を渡った逆光側で待つことにした。

と、道の奥から一台の軽トラが現れた。通過まで少々時間があったこともあり、何名かの声掛けで一気に三脚塊が崩れ道が開く。なぜかわからないけれど感動した。軽トラが過ぎるとすぐに元のひな壇が形成された。そしていよいよ列車がやってくる。見計らったかのように一切の雲が消え、列車に暖かい夕陽が浴びせられた。逆光側にいた僕にもそのエモみが伝わったといえばその神々しさが伝わるだろうか。クルマに戻ってきた友人の口数は明らかに増えていた。

今回の旅行を通して撮り鉄の生き様に少しばかり触れることができた。これのおかげで、只見線に新車が入ることになり文句を言う撮り鉄に批判が浴びせられたとき心が撮り鉄側にいたのはヒミツだ。

# 競馬場への歩き方~札幌競馬場編~

福浦喜八

「競馬場の歩き方」という書籍があるが競馬場の、ではなく競馬場への歩き方である。今回は日本最北の競馬場である札幌競馬場編である。アクセスはJR函館本線桑園駅、札幌市交通局二十四軒駅から無料送迎バスが運行されている。今回は桑園駅から徒歩で向かうことにした。札幌駅を学園都市線の列車で出発して2分。高架の2面4線である桑園駅に到着。最寄りの出口は東口なのだが無料バスの様子も見てみたいので西口へ。カラーコーンで列を作れるようにしているがお昼を過ぎた中途半端な時間なのでほとんど人はいなかった。道はわかりやすく線路の北側をずっと歩くだけである。線路をくぐって「北11西15」交差点を左折、鉄鋼団地通を進む。8月の札幌は東京ほどではないがそれでも蒸し暑く、わざわざ五輪を札幌に変更する理由はないのではないかと思う。利尻島をぐるぐる回るのではだめなのだろうか。10分ほど歩くと左手に赤い三角屋根のごはんやが見えてくる。「スープカレーHIGUMA」である。昼食もまだだったのでここに入る。札幌に来れば絶対食べたくなるスープカレー、3日の行程で3回も食べたがどれもおいしかった。

お店の向かい側はすでに競馬場の敷地、ここからは5分とかからないで札幌競馬場に到着。非常にキレイで外国のような競馬場で楽しかった。帰りはバスで二十四軒駅へ。大通公園や薄野へ向かう人はこちらが便利だろう。中央卸売市場のあたりを通って15分。駅入り口の目の前に到着してくれる。

# 令和最初の御召列車



元号が令和になってから四ヶ月ほど経った九月、令和初の JR 在来線お召し列車が走行した。これは天皇皇后両陛下が茨城国体にご臨席なさることに伴うもので、往路は東京駅から常磐線・水戸駅、復路は日立駅から東京駅まで走行した。

在来線御召列車は基本的に E655 系「和」に特別車両を連結し、日章旗と菊の御紋を掲げて運行するため、走行するたびに多くの撮影者や奉送迎者が沿線を埋め尽くす。前回の御召列車は山形県で開催された豊かな海づくり大会に伴うもので、平日に運行されたが、今回は久々に土日運行かつ首都圏での運行となった。

新幹線を利用した御召列車や特別車両を利用しない非公式の特別列車は撮影したことがあったが、このような御召列車は初めての撮影だった。撮影地の混雑具合や、警察による規制の程度もわからなかったので比較的キャパシティがあり、線路から離れている撮影地を探した結果、藤代ー佐貫間で撮影することにした。当然だが、始発で行ってもよい場所がなくなっている可能性があるので前日に車で現地入りし、車中泊することにした。この撮影地は駐車場もあるのでその点でも非常に便利だ。

20 時頃現地に着くとすでに三脚が十個ほど置かれていた。暗闇の中に脚立と三脚を設置。同行者や他の撮影者と駄弁って時間を潰し、夕飯を食べてから車で仮眠をとった。

翌朝５時すぎに日の出とともに起床し撮影地の確認をしにいくと昨夜と比べて三脚や撮影者の数が一気に増えていた。その後、始発列車が到着し始め、８時をすぎた頃にはキャパがほとんどなくなっていた。御召列車が来る二時間前になる９時頃には後ろに脚立が林立し、後ろの場所まで撮影者が溢れ、数えたところ 140 名ほどが待機していた。

６時頃

８時頃

９時頃

10時をすぎるといよいよ撮影地にも緊張感が漂い始める。警官も巡回に来ていたが、特に撮影者に声かけをしたりすることもなかった。救援用のDE10が水戸から藤代に回送されてきた。そしてついにその時が来た。

10時44分　召9001M　E655系　御召列車通過。
200台近いカメラが一斉にシャッターを切る。

先頭を撮ったらすぐさま脚立から降りて特別車両に向かって国旗を降ったのだが、残念ながら天皇皇后両陛下はいらっしゃらなかった。

これで、現地滞在15時間にも及ぶ御召列車の撮影は終了した。令和の時代も多くの御召列車を撮影できることを願う。

# サークル公式マスコットみたいなのを描いた話

toxoid

　どうもお久しぶりです。toxoid です。林道むすめの作業をしていたら疲れたので落書きをしていたんですが、それをメンバーに見せたら地味に好評だったので載せてみます。

~~決してネタがないわけではありません。~~

←サークル代表のコアラ。
いつも連絡の際に“かしこまる”。

たかり担当の福浦→
たんたかの金で焼き肉に行く。

　ほんとに数分で書いた落書きなのでクオリティは微妙だと思うのですが、いつかこれらをちゃんと書き直して LINE スタンプとかにしてみたいです。

　短いのは林道むすめが忙しかったせいです。ゆるしてください。

# 印刷にレーザープリンターはいかがですか？

たんたか

ういういうい。どうもらるりんたす技術部のたんたかです。

今回は旅のことではなく、コミケのために買ったカラーレーザープリンターを皆様に紹介させていただきます。

## 以前まであった問題

同人誌を印刷するためには様々な課題があります。簡単に挙げると「時間の問題（限られた時間でいかに効率的に同人誌を作れるか)」「質の問題（有料で売るものなので、一定の画質、紙質、コンテンツの質を担保したい)」「お金の問題（趣味の範囲で使えるお金をいかに有意義に使えるか)」などがあります。同人誌を作っている方は同じ悩みを抱えている人も多いのではないでしょうか？

## 従来の印刷の仕方

今までの印刷のやり方は（今までと言ってもまだ一回しか出したことないですが w）貸しオフィスを複数日に渡って予約してそこにあるカラーレーザー複合機を使って印刷・製本・梱包までを一括で行なっていました。しかし、メンバー同士の日程の調整や限られた時間での印刷、貸しオフィス代金の捻出などがあり、全くもって再現性がなく、安定して印刷ができるような状態ではありませんでした。

## 今回購入したカラーレーザープリンター（LBP841C）

そこで今回購入したのがキャノン製の A3 カラーレーザープリンターLBP841C です。ヤマダ電機にて購入して値段は税込で約 6 万 5000 円ほどで購入しました。それ以外に候補として A3 のカラーインクジェットプリンターもあったのですが、顔料インクを使ったとしてもベタ塗りのポスターやチラシを大量に印刷するのは向いていないとのことで値段は張りますが、レーザープリンターを購入することにしました。トナーの種類はイエロー、マゼンタ、シアン、ブラックの 4 色でランニングコストはカラーが約 10 円、モノクロが 3 円程だそうです。印刷速度は毎分 26 枚、両面印刷の場合は毎分 20 枚程だそうです。数回コミケに出展すれば元が取れそうですね。

メンバーの新刊に乞うご期待です！！

# バス乗車録 2019　まとめ

三島 慶幸

　個人の乗車録を一体どこの誰が読みたいのかとも思いましたが、せっかく年間を通して全乗車記録をつけていたので、この場をお借りしてまとめてみました。
　(データ:2019/1/1～12/20)

## 年間合計乗車台数　118 台(定期利用区間・日常利用区間無し)

## ・乗った事業者ランキング

**1 位**　京成バス(21 回)
**2 位**　船橋新京成バス(16 回)
**3 位**　西鉄バス北九州(10 回)
**4 位**タイ　平和交通、都営バス、東急バス(8 回)
7 位　千葉シーサイドバス(6 回)
8 位　千葉海浜交通(5 回)
9 位　西鉄バス(4 回)
10 位タイ　ちばレインボーバス、宮崎交通、ROUND1 習志野店シャトルバス（3 回）
13 位タイ　関鉄バス、関鉄グリーンバス、羽田空港交通、熊本バス、九州産交（2 回）
18 位タイ　松戸新京成バス、小湊鐵道、日東交通、鴨川日東バス、ジェイアールバス関東、小田急バス、神戸フェリーバス、西鉄バス筑豊、大分交通、熊本電鉄バス、熊本都市バス、産交バス、さんふらわぁ（1 回のみの事業者）
【乗車数 1 位は京成バスとなった。特定の乗り回し旅はしなかったものの、年間を通してのこまめな利用が目立った。その一方乗車数 3 位の西鉄バス北九州は全て一日での乗り回し記録であり、これとは対照的であった。】

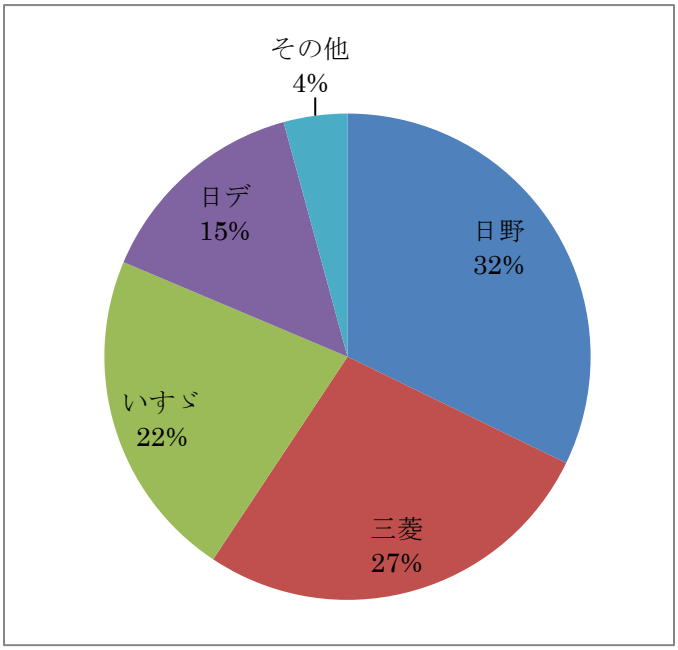
## ・乗車最古参車両

熊本バス川尻線川 12 熊本 200 か 441
日野ブルーリボン(U-HT2MMAA 改)
【1992 年製造の京急中古で、久里浜営業所の F3262 号車(横浜 22 か 7691)。独自の「京急型ワンステップ」車両であり、この時期では先進的なワンステップ車両であった。また、当記事執筆時点で、熊本バスから元京急の U-HT は全車除籍となっているようで、貴重

な乗車となった。】

## ・シャーシ分布

シャーシの分布は以下のようになった。個人的に日野や日デが好みであり、特に日野シャーシに関しては趣味乗車も多く行ったことと、日野指定の営業所(京成バス新都心営業所、千葉海浜交通等)利用が多かったことから最大派閥となった。




また乗った「ボディ」ランキングは

**1 位**　エルガ・エルガミオ・ブルーリボン・レインボー系(現行タイプ)　23 台

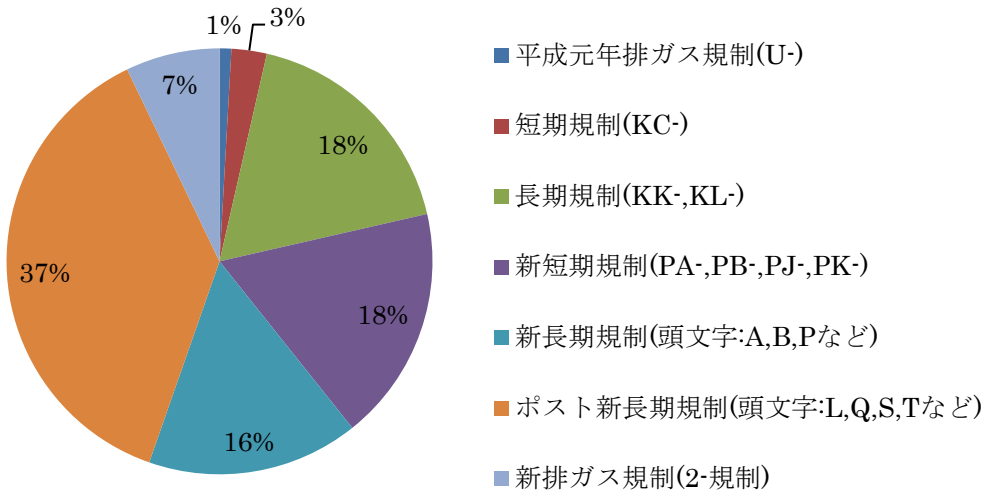
**2 位**　エルガ・エルガミオ・ブルーリボンⅡ・レインボーⅡ系　21 台

**3 位**　西工 96MC 系　15 台　で、その他乗車したのは

エアロスター、エアロミディ、エアロミディ-S、エアロバス、エアロエース、ローザ、スペースランナーA、ブルーリボン(HT 系)、ブルーリボンシティ、セレガ(セレガーラ)、レインボー(RJ 系)、レインボーHR、リエッセ、ポンチョ、西工 58MC 系、富士 17 型 E(新 7E)、コースター、ユニバース、シターロであった。

## ・排ガス規制による分類

(年式不詳・無規制の6台を除く)



【複数台撮影はしたものの、乗車で P-規制は存在しなかった。また長期規制までを全て合わせても 1/4 に達さず、日本全国での世代交代の進行が窺える。】

## ・同一車両の複数乗車(使用車両が一台のみの送迎等除く)

【年 3 回乗車】

千葉海浜交通 346 号車
ブルーリボンハイブリッド
(QSG-HL2ANAP)

千葉シーサイドバス 2582 号車(登録番号)
エアロミディ-S(PDG-AR820GAN)

【定期利用の路線が無いため、同一車両を年に複数回乗車するのは稀であるためこれらは「好かれているクルマ」と言えるかもしれない。また千葉海浜交通 346 号車は「イオンお客様専用無料店舗循環バス」の半固定運用であったが、他の車両が入ることもあったためランキングに組み込んである。】

【年 2 回乗車】

平和交通 390 号車　ブルーリボン
(2DG-KV290N3)

船橋新京成バス 2706 号車　96MC
(PB-RM360GAN)

京成バス 4301 号車　エアロミディ ME
(PA-ME17DF)

京成バス 4400 号車　ポンチョ
(SDG-HX9JLBE)

京成バス H714 号車　エアロミディ
(PA-MK25FJ)

## ・おわりに

今年も様々なバスに乗車することができた。とはいえ年間にたった 118 台と 3 日に 1 台以下のペースであったのはやはり少ないような気もする。来年以降は更に乗車台数を増やしていきたい。(おそらく記録付けはもう行わないが…)

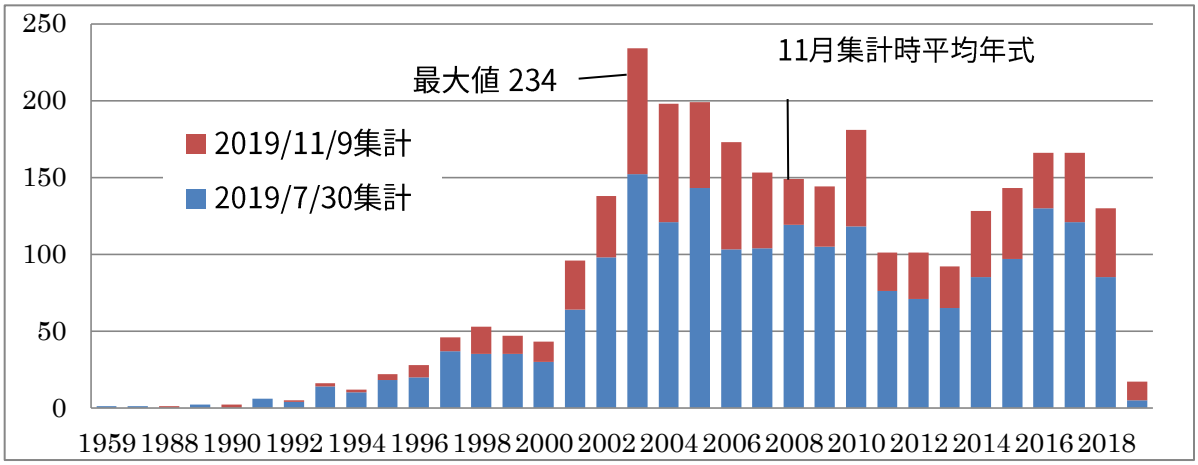
↑宮崎交通 P-RM81G(1986)
今年撮影した車両での最古参はこちら。貴重な現役昭和世代

# 写真庫を分析してみた

コアラ

初めまして。千曲重工写真庫　管理人のコアラです。
皆さん、写真庫をご覧になったことはありますでしょうか。写真庫には日本各地の様々なバス写真が投稿されています。今回はそんなバス写真の数々を様々な観点から分析してみようと思います。（両数のデータは 11/9 時点でのものです。今後の投稿状況により、大きく変更される場合があります。）

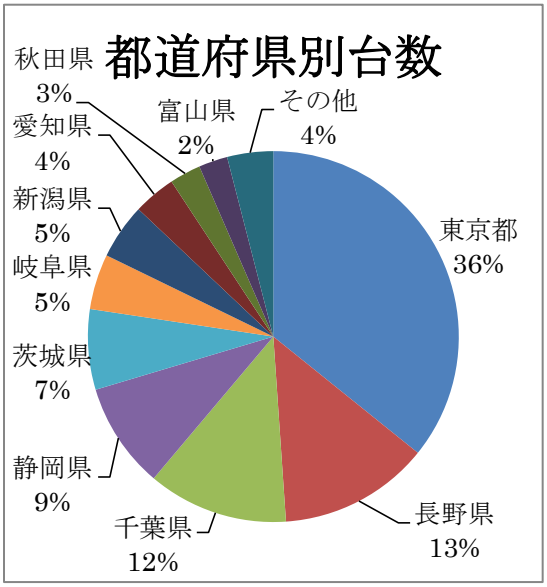
## 1.年式




平均年式はほぼ 2008 年式。バスの平均寿命が 20 年程度であることを踏まえると、概ね適当な結果と言えるだろう。2003 年式の車が突出して多いのは前回 7 月の集計から変わらず。

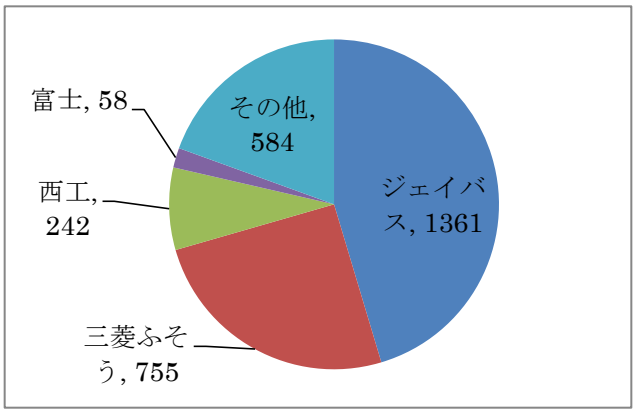
## 2.都道府県割合

総計 3000 両のうち、35%にあたる 1052 両が東京都の車両であった。前回と割合が変わらない(7 月時点では 36%)ところを見るに、今後もこの割合を維持しそうだ。また、そのうち 893 両が都営バスの車両であった。
次点長野県は 13%にあたる 386 両。こちらも前回とあまり割合は変わらない。
第 3 位千葉県は 12%にあたる 360 両。こちらは前回よりも 281 両増え、前回の 8 位から大躍進を遂げた。
今回の集計で特筆すべきは秋田県の存在であろうか。前回集計では 1 両しかなかったため 10 位以内には入っていなかったが、秋田中央交通の拡充に伴い増加し見事ランクインを果たした。




また前回集計以上にその他の割合が減ったことも興味深い。前回以上に投稿される都道府県が集中したといえるだろう。今後はなるべく他県の割合が増えるよう努力したい。

## 3.メーカー別割合

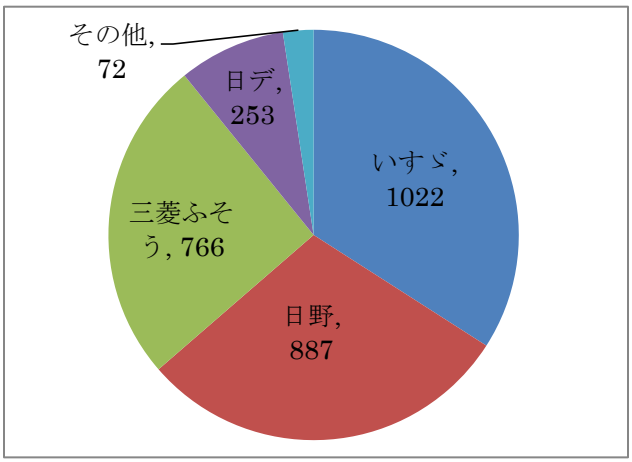



### a.ボディ

計 3000 両のうち、45%にあたる 1361 両がジェイバスボディの車両であり、次点の三菱ボディ車は 25%にあたる 755 両にとどまっている。前回集計時よりもその差は広がったようだ。
ちなみに西工ボディ車は 8%にあたる 242 両、富士ボディ車は 2%にあたる 58 両である。前回の予測通り、どちらもあまり増えておらず全体に占める割合も低下した。

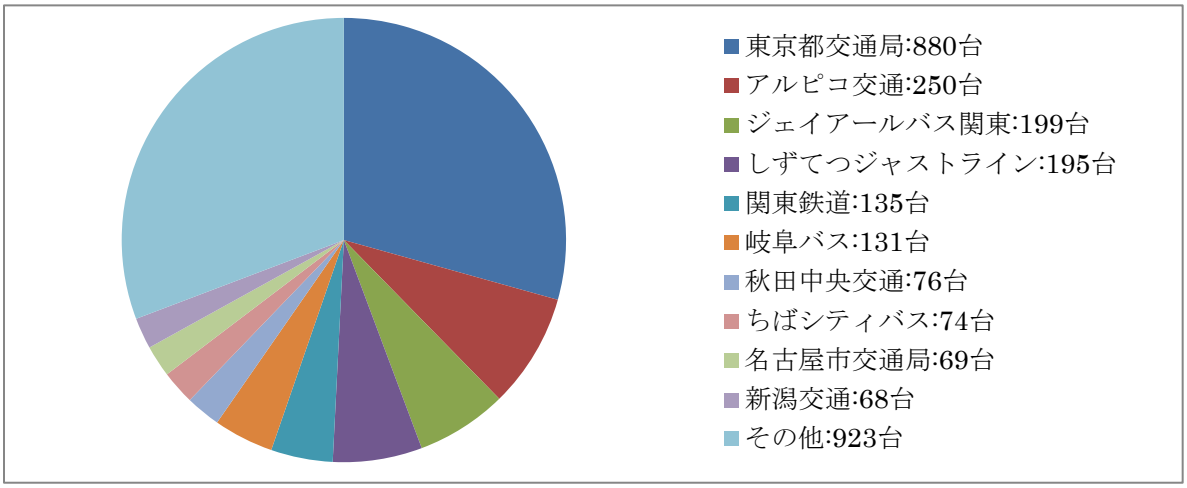
### b.シャーシ

いすゞシャーシが 1022 両(35%)、日野シャーシが 887 両(30%)、三菱シャーシが 766 両(26%)とあり、前回よりもいすゞの割合が増加し三菱の割合は低下した。第四位は今回も日デシャーシ(253 両 9%)となっており、依然として三位と四位の間に壁を感じる。そして前回の予測通り日デシャーシの割合は低下した。




## 4.事業者別割合

総計 3000 両のうち 30%にあたる 893 両が東京都交通局の車両であり依然としてトップを譲らない。次点のアルピコ交通は 250 両(8%)とあり、前回よりも割合は低下した。やはり東京都交通局に集中しているさまは容易に見て取れる。今後は他社の車両も積極的に投稿していきたい。




## 5.おわりに

前回に引き続き投稿にはかなりの偏りがあるようだ。
今後も写真庫に多様性を持たすべく投稿を続けていきたい。

# ごあんない

## ◆「らるりんたす」とは

　らるりんたすは交通を意味するインドネシア語“Lalu Lintas”に由来します。当サークルでは鉄道から路線バス、はてはシェアサイクルまでありとあらゆる交通ジャンルの事物を取り扱っています。

## ◆各種サイト・SNS

・らるりんたす公式サイト

　らるりんたすに関する各種情報を掲載しています。また、同サイト内の公式ブログでは各種告知のほかメンバーが共通のテーマに沿い順々に執筆していくテーマ記事も公開しています。

・らるりんたす公式 Twitter

　らるりんたすに関する最新の情報はコチラで。公式ブログや一部メンバーの個人サイトの更新情報も掲載しています。

・らるりんすた

　らるりんたすの公式インスタグラムです。飛行機の写真を中心に不定期投稿中。

・らるりんたす公式 LINE

　公式ブログ及びすべてのメンバーの個人サイトの更新情報を配信しています。また、新刊情報の先行解禁等も行っていますので、ぜひ友だち登録してみてください。

---

051-ら 0207

千曲の友　Vol.2
2019 年 12 月 31 日　初版
制作・発行:らるりんたす(lalulintasofficial@gmail.com)
印刷:BoolTech

Hybrid
ワンステップバス
ワンステップバス
2303
14-27